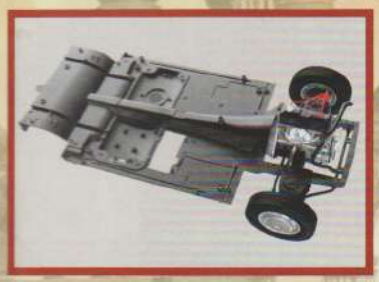
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 16

АМЕРИКАНСКИЙ СЛЕД В СДЕЛКЕ«ФИАТ» – СССР

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

9 772618 724302 00016

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 16, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 13 600 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

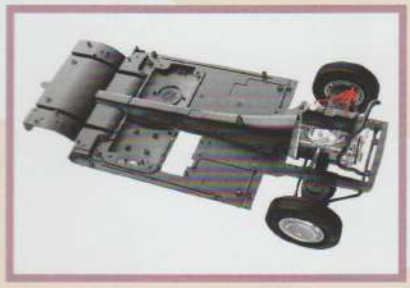
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 04.10.2018.
Дата выхода в свет: 20.12.2018.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6 (справа), 7 (вверху), 11 (внизу) © AKG;
Стр. 6 (внизу), 10 (вверху), 11 (вверху) © частная коллекция;
Стр. 7 (внизу), 8, 10 (внизу) © East News;
Стр. 9, 11 (в середине) © Dreamstime.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Установка передней поперечины пола

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Американский след в сделке «Фиат» – СССР

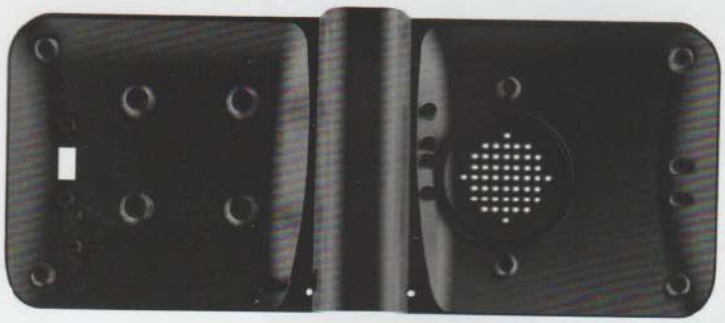
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Панар-Левассор»: обширное автосемейство

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка передней поперечины пола

С деталями этого номера вы установите переднюю поперечину пола.



16A Передняя поперечина пола

EP Винт M2,0 × 4 мм (5 шт.)

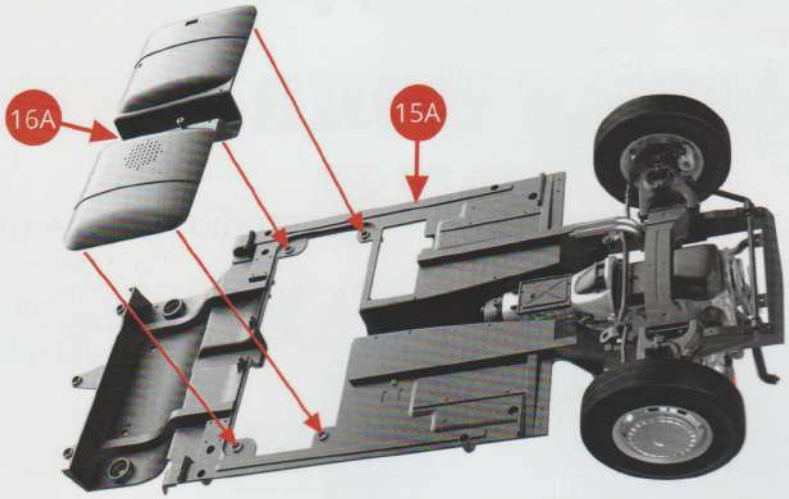
16A

Отвертка

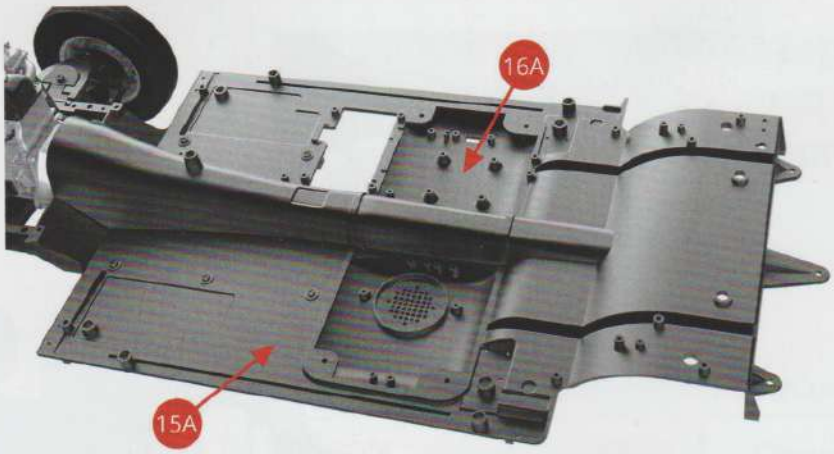
EP

Схемы сборки

1

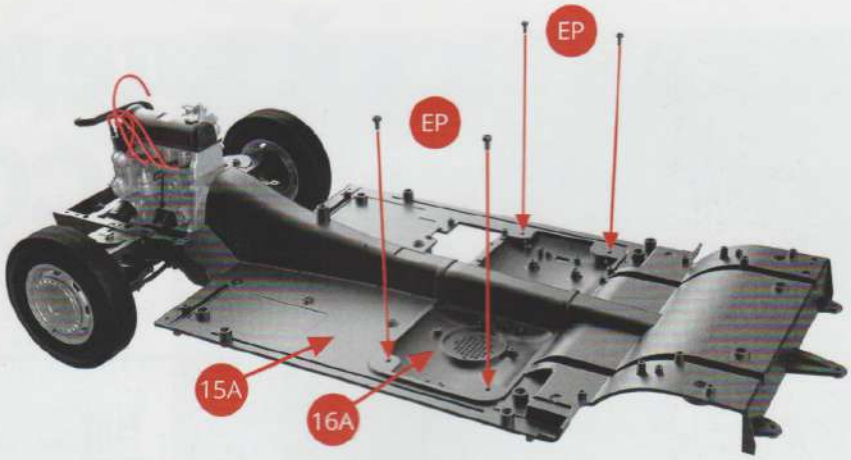


Переверните собранную вами модель вверх дном и установите переднюю поперечину пола 16A на пол кузова 15A.

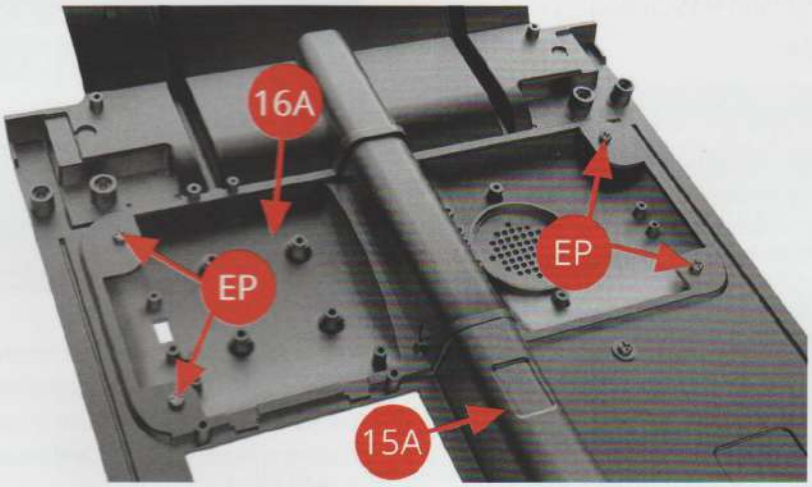


Так выглядит пол кузова модели в обычном положении с установленной, но еще не привинченной на него поперечиной пола.

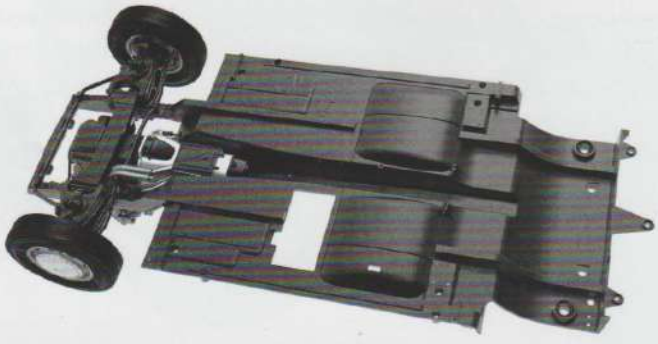
2

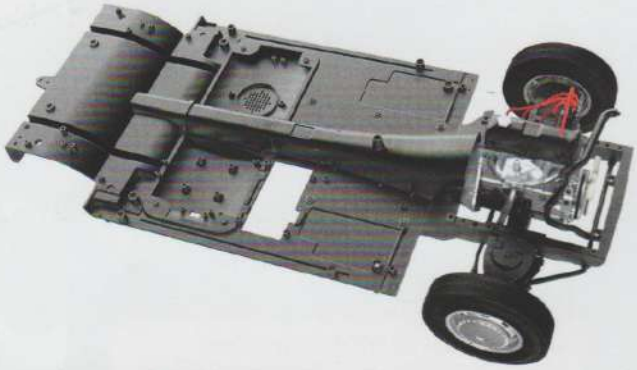


Закрепите переднюю поперечину пола 16A на полу кузова 15A четырьмя винтами EP.



Вид узлов после сборки



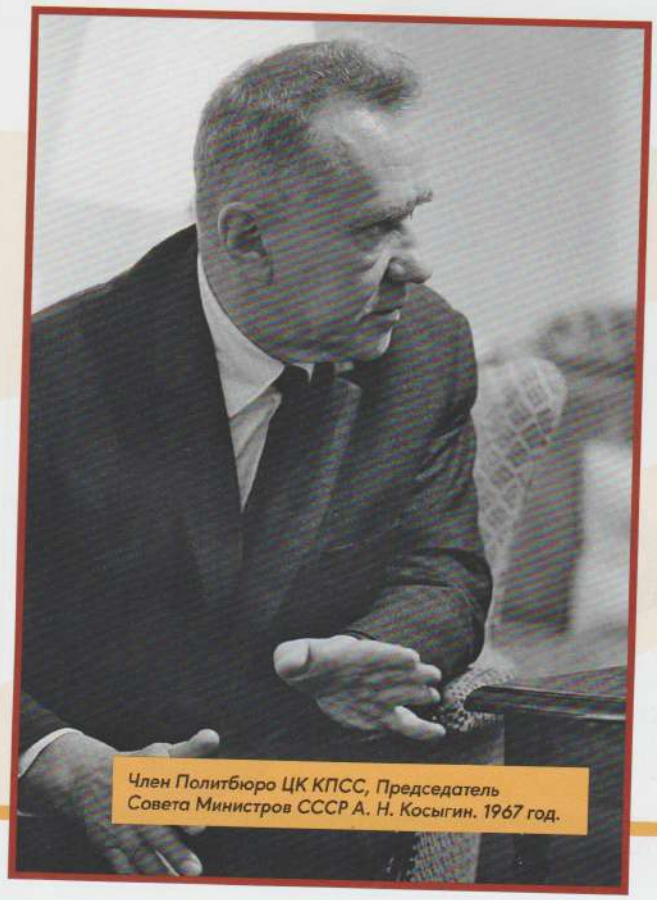


Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

Американский след в сделке «Фиат» – СССР

Было бы наивным полагать, что СССР и Италия были самостоятельны в своих действиях, заключая сделку по «Жигулям». За процессом внимательно следил «большой брат».

Завод фирмы «Фиат» в Турине. 1956 год.



Член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин. 1967 год.

В качестве «большого брата» выступали США. Чтобы убедиться в их непосредственном участии в проекте, достаточно ознакомиться с подробностями заключения сделки и хитрыми подковерными ходами.

Подковерный процесс

Строго говоря, итальянцы были не первыми, кто предложил СССР сотрудничество. Первым строительство автозавода в СССР советскому руководству предложил Генри Форд-младший, сын фактического создателя современной автопромышленности в СССР. Но он не учел смены мировой политической обстановки. Из довоенного благожелательного торгового партнера и союзника военных лет США превратились для СССР во врага № 1. И цену Форда - 5 млрд долларов - в Москве сочли чрезмерной.

В этот момент А. Н. Косыгин и подал мысль об итальянцах, принятую довольно благосклонно. Во-первых, в начале 1960-х годов итальянские коммунисты заняли влиятельные места

в правительстве, а во-вторых, итальянский автопром переживал не лучшие времена и можно было сторговаться подешевле. Возражения, что итальянские автомобили не являются лучшими на мировом рынке, а трудные времена испытывает автопром всех стран Европы (и Америки, кстати), результата не принесли. Поддержка коммунистического движения и классовая солидарность с итальянским пролетариатом стали важнее. Забегая вперед, скажем, что итальянский пролетариат от проекта «Фиат» – СССР ничего не получил – оборудование для завода было изготовлено не в Италии.

Рукопожатие после ратификации соглашения – В. Валлетта и министр автопрома СССР А. М. Тарасов. Турин, апрель 1966 года.

Проталкивая идею советско-итальянского автосотрудничества, А. Н. Косыгин опирался на определенный задел. Уже в 1962 году его представители провели неофициальные переговоры с президентом фирмы «Фиат» (FIAT) Витторио Валлеттой. Но разразился Карибский кризис, и итальянцы с сожалением намеревались прервать контакты. Однако, несмотря на жесткую политическую конфронтацию с СССР, заокеанский «босс» не стал противодействовать проекту. В июне 1965 года Витторио Валлетта побывал в Москве, а в июле полетел в Вашингтон. Поддержкой американцев необходимо было заручиться на самом высоком уровне. Он побывал в Конгрессе, Госдепе, министерствах торговли и финансов США, даже в ЦРУ. «Большой брат» дал добро – американцы учли, что значительная часть оборудования для завода будет закупаться у американских фирм.

«Борьба за демократию»

По мнению политического истеблишмента США, советско-итальянский проект был полезен с точки зрения роста среднего класса в СССР, а значит, и роста «демократических настроений» в советском обществе.

Генри Форд-младший в автомобиле «Форд Линкольн Континенталь» (Ford Lincoln Continental). 1946 год.

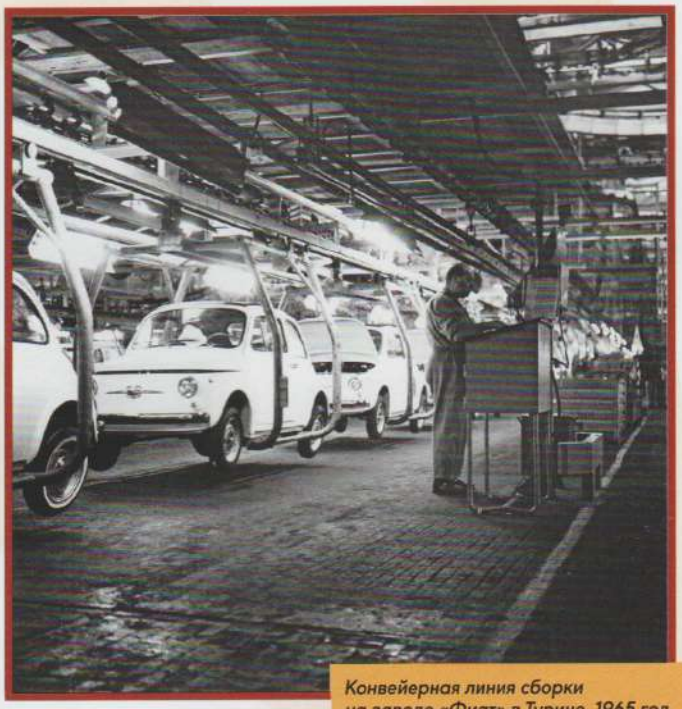
Торговля за проценты

В основе любого торгового соглашения лежат деньги. Не стала исключением и история с Волжским автозаводом. В основе предварительного соглашения, подписанного в феврале 1966 года Минавтопромом СССР и концерном «Фиат», помимо строительства автозавода по производству малолитражных автомобилей, была заложена договоренность с итальянской государственной кредитной организацией Isituto Mobiliare Italiano (IMI) о кредите в 200 млрд итальянских лир сроком на 10 лет под 5 % годовых. Вокруг этих годовых пришлось «поломать копья».

Дело в том, что IMI первоначально планировала ставку по кредиту 8 %, что было крайне невыгодно советской стороне. Кроме того, в июле 1966 года контрольный пакет акций «Фиат» перешел от государства к основателям фирмы дому Аньелли. Пост директора занял Джанни Аньелли, поставивший перед собой цель добиться полной приватизации компании. В связи с этим финансовые переговоры существенно осложнились. Любопытно, что тут опять на помощь пришли американцы.

Объективное мнение

По мнению Джанни Аньелли, высказанному им впоследствии, строительство автозавода в СССР, не принеся фирме «Фиат» существенной экономической выгоды, тем не менее спасло концерн от финансовых проблем, главным образом связанных с забастовками.



Конвейерная линия сборки на заводе «Фиат» в Турине. 1965 год.

Угроза отказа советской стороны от кредита совершенно не входила в расчеты основного донора IMI американского «Эксимбанк» (Export Import Bank, Eximbank). Американцы надавили на своих партнеров, и те согласились на 5 %. Вопреки расхожему мнению, именно это, а вовсе не предание гласности факта альтернативных переговоров советской стороны с немцами и французами, сделало итальянцев уступчивыми.

Кредит пошел на оплату поставок оборудования, формально поступавшего через «Фиат». На деле оно в основном было изготовлено американскими фирмами «Кайзер» (Kaiser) и «Глайсон» (Glyson), а также дочерними британскими компаниями. Перед началом поставок оборудования делегация Конгресса США посетила строительную площадку ВАЗа. Конгрессмены не скрывали своего удовлетворения по поводу загрузки американских фирм заказами. Более того, временами казалось, что они сожалеют, что договор о строительстве завода был заключен с Италией, а не с США. Но ведь и американцы своей выгоды тоже не упустили.

Гальваническая ванна для антикоррозионной обработки кузовов на заводе «Форд Мотор Компани». 1966 год.

«Панар-Левассор»: обширное автосемейство

Первая половина названия «Панар-Левассор» (Panhard et Levassor) известна специалистам как марка большого семейства французских бронированных машин. Этой фирмы давно нет, как нет и автомобилей, выпущенных под ее маркой.

Фирма «Панар-Левассор» стояла у истоков мирового автомобилестроения; более того - она первой предложила схему компоновки автомобиля, ставшую классической.

«Краб» – первый по-настоящему серийный

Начиналось все совершенно прозаически, задолго до появления автомобиля. В 1847 году в Париже была основана фабрика, занимавшаяся производством столярного оборудования. В 1886 году к руководству фирмой, выпускавшей в то время помимо прочего и газовые двигатели, пришли два друга - Луи Франсуа Рене Панар и Эмиль Левассор. Однако сфера их интересов простиралась гораздо дальше деревообрабатывающих станков и газовых двигателей. В 1888 году фирма приступила к изготовлению двухцилиндровых ДВС Даймлера, а в 1891 году установила их на собственные шасси, положив начало автомобильному производству. Затем Левассор отказался от общепринятой тогда схемы компоновки с мотором заднего расположения (ближе к ведущей оси). Появившийся в июне 1891 года «Краб» был оснащен двигателем, установленным впереди. Ведущие же

«Панар Динамик», купе класса «люкс», стал сенсацией 1937 года. Такой тип остекления Панар назвал панорамным.

Бронеавтомобиль «Панар». 2003 год.

колеса остались задними. Этот автомобиль не только стал первым обладателем классической компоновки, но и вошел в историю как первый по-настоящему серийный - фирма получила заказ на 30 машин. И это в то время, когда остальные производители выпускали автомобили поштучно! Престижу предприятия немало способствовало и успешное участие в многочисленных автомобильных гонках.

Однако вскоре, несмотря на постоянные улучшения в конструкции своих машин, фирма начала постепенно терять лидирующие позиции. Во многом это было связано со смертью в 1897 году Левассора, а также с появлением более технически совершенных автомобилей «Мерседес». В начале XX века «Панар-Левассор» - это крепкий середнячок, твердо стоящий на ногах и занимающий свою нишу легковых авто. Однако этим компания не довольствуется и начинает производство грузовых автомобилей, найдя солидного заказчика в лице французской армии.

Ар-деко и бронеавтомобиль

Середину 1930-х годов принято считать новым расцветом фирмы. Именно тогда появилась модель «Динамик» (Dynamic), выполненная в стиле ар-деко. Интересных технических решений у этой модели было много: центральная трубчатая рама с подрамниками для двигателя, независимая торсионная подвеска всех колес, цельнометаллический кузов. Обтекаемые крылья, специфические формы фар и решетки радиатора придавали кузову ярко выраженную индивидуальность. Место водителя было расположено в центре переднего трехместного сиденья.

На эту модель возлагали большие надежды, но она их не оправдала, оказавшись слишком эпатажной. Выручили военные заказы - все это время фирма поставляла для армии грузовики, артиллерийские тягачи и бронеавтомобили. Именно тогда был создан один из лучших бронеавтомобилей Второй мировой войны - «Панар-178» (армейский индекс AMD-35) с колесной формулой 4 x 4 и 25-мм пушкой.

Золотниковые моторы

С 1910 года фирма производит бесклапанные, так называемые золотниковые, моторы. Начиная с 1922 года все ее модели оснащают двигателями такого типа.

Автомобиль «Панар PL 17», созданный на основе модели «Панар Дина Z» в 1959 году.

Стенд фирмы «Панар-Левассор» на автомобильной ярмарке в Париже. Декабрь 1901 года.

Новое поколение

В середине 1980-х годов «Панар» приступил к выпуску бронемашины нового поколения «Сагэ-2», оснащенной двумя 98-сильными дизельными двигателями «Пежо» (Peugeot) с турбонаддувом и автоматической четырехступенчатой коробкой передач «Ренк» (Renk).

Автомобиль «Панар Дина» с алюминиевым кузовом 1953 года выпуска.

Суперлегкая «Дина»

После Второй мировой войны фирма вывела на оживший рынок суперлегкий (за счет алюминиевого кузова) переднеприводной автомобиль «Дина» (Dyna). Но спрос в то время был не на оригинальность технических решений, чем славился «Панар-Левассор», больше значила цена. Успехом пользовались простые, но дешевые модели. Поэтому общий уровень продаж автомобилей фирмы был невысок. В 1955 году часть акций пришлось продать «Ситроену». Через 12 лет фирма «Панар-Левассор» переходит уже в полную собственность «Ситроена», выпуск автомобилей с ее логотипом был прекращен. Под маркой «Панар» оставили лишь военное подразделение, к тому времени преуспевающее. Достаточно сказать, что появившийся в 1963 году бронеавтомобиль «Панар-245» (AML) выпускали 20 лет и поставляли в 40 стран мира. Всего было выпущено 6035 экземпляров этой весьма удачной бронированной машины.

Военные бронеавтомобили

«Панар-Левассор» принимала участие во всех конкурсах на создание колесных бронированных машин для французской армии. По их результатам были приняты на вооружение и выпускались серийно легкая бронемашина VBL (по сути, бронированный авиатранспортабельный джип) и тяжелый бронеавтомобиль «Сагэ» (Sagaie), которые и сегодня эксплуатируют в вооруженных силах Франции.

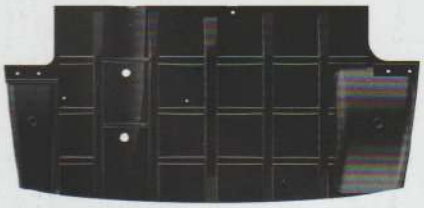
В 2004 году фирма «Панар-Левассор» со штатом 260 человек имела торговый оборот около 62 млн евро, а ее продукция находилась на вооружении в армиях 47 стран мира. В условиях обострившейся конкуренции компания PSA, не заинтересованная во вложении крупных инвестиций в создание новых поколений легкой бронетехники, в январе 2005 года передала права на управление своим военным отделением небольшой фирме «Оверлан» (Auverland) с сохранением марки «Панар». К этому времени было собрано более 11 тыс. бронемашин «Панар».

Автомобиль «Панар Дина 110» (производство начато в 1948 году, максимальная скорость 110 км/ч). 1948 год.

В НОМЕРЕ 17

- УСТАНОВКА ПОЛА БАГАЖНИКА
- ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ «ЖИГУЛИ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПОЛ БАГАЖНИКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2018 Ашет Коллекция, © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!